

船舶事故調査報告書

令和8年4月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年8月23日 20時18分頃
発生場所	大阪府 ^{せんなん} 泉南市岡田漁港北東沖 大阪府岡田港波除堤灯台から真方位066°270m付近 (概位 北緯34°23.6′ 東経135°16.6′)
事故の概要	プレジャーボート ^{ビロウ} BILLOWは、航行中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年8月26日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート BILLOW、2.4トン
船舶番号、船舶所有者等	253-36732大阪、株式会社ビロウ
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷、プロペラに欠損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者8人を乗せ、GPSプロッターを作動させ、大阪府泉佐野市所在のマリーナ（以下単に「マリーナ」という。）を出航し、同市岡田漁港西方沖で漂泊して、船長及び乗船者が花火大会を観覧した。</p> <p>船長は、花火大会の観覧を終え、泉佐野市関西国際空港連絡橋（以下「本件連絡橋」という。）を目標にしてマリーナに戻ることにした。</p> <p>船長は、本件連絡橋に向けて本船の航行を開始する際、船首方に見えた明かりを漫然と見て本件連絡橋の街灯と思って予定進路を定め、GPSプロッター画面から発する光の影響で船首方が見えにくかったので、同プロッターの画面にカバーを掛けた。</p> <p>船長は、GPSプロッターで進路を確認することなく、手動操舵で操船に当たり、約20ノットの対地速力で本船の航行を開始した。</p> <p>船長は、本船の航行開始後間もなく、船首方に泉南市泉南マリンブリッジ（以下「本件ブリッジ」という。）の街灯を視認し、余りにも早く街灯が見えたので、本件連絡橋の街灯ではないことに気付いた。その後、船長は、左舷方に本件連絡橋の街灯を視認した。</p> <p>船長は、本船を本件連絡橋に向けるため、本件ブリッジを右舷船首方に視認した地点で左舵を取ったものの、本船は泉南市^{かしい}榎井川河口付近の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船を離礁させることができなかったため、118番通報</p>

	<p>して救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者 8 人は、本件浅瀬を歩いて来援した海上保安官が本船にアンカーを取り付けた後、本件浅瀬を歩いて陸上に避難した。</p> <p>本船は、翌日の満潮時、船長及び知人 10 人程度が押して本件浅瀬から離礁させ、自力航行でマリナーに帰航した。</p> <p>船長は、岡田漁港西方沖の航行経験が、本事故発生の約 1 年前から当日までの間に約 20 回あり、そのうち夜間航行の経験が 2 回あった。</p> <p>船長は、飲酒していなかった。</p> <p>本事故当時の本船の喫水は不詳であった。</p> <p>乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図 1 航行経路図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>(1) 船長は、GPSプロッターで進路を確認しないまま、目視のみで操船していた。このため、本件浅瀬の位置を認識できていなかったものと考えられる。</p> <p>(2) 船長は、船首方に見えた明かりを漫然と見て本件連絡橋の街灯と思い込んだことから、本船が東北東進していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>(3) (1) 及び (2) から、本船は、航行中、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件連絡橋に向けて航行する際、船長が、GPSプロッターで進路を確認しなかったため、本船が東北東進していることに気付かず、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、夜間に操船する場合、GPSプロッター等の航海計器によって自船の針路及び位置を確認しながら航行すること。また、画面の光が外に漏れないように同プロッターの輝度を調節するなどの対策を講じること。

付図1 航行経路図

